

Barra de Santa Lucia, José L. Sachí.—17.ª

id. Paso de Mendoza, (Miguelito), Ramón

Zaballa.—18.ª id. Salsipuedes 158, Eduar-

do L. Moratorio.—19.ª id. Justicia 106,

Antonio R. de S. Santos.—20.ª id. Conti-

guación Agraciada 106 (Pantanosos), Car-

los P. Muñoz.—21.ª id. (Sayago), Julio

Arlazaga.

ASISTENCIA DOMICILIARIA

RADIO DE LOS MEDICOS

Radio N.º 1.—Secciones Policiales N.º 1,

2, 3, doctor Jorge Irvine. Consultorio: calle

Pedras N.º 473. Horas de consulta: de 1 a

2 p. m. Limites: calle Alguaciles, 18, 19,

de Julio, Ciudadela, el Río y la Bahía.

Radio N.º 2.—Secciones Policiales N.º 4,

5 y 6, doctor Antonio Gandolfo, Consultorio

Avenida 18 de Julio N.º 467. Horas de con-

sulta: de 8 a 9 a. m. Limites: Ciudadela, 18

de Julio, Ejido, Miguelito, República, vía

del Ferrocarril, Municipio, 18 de Julio,

Cuigüí, Río de la Plata.

Radio N.º 3.—Secciones Policiales N.º 11,

14 y parte de la 15, doctor Susano Al-

ma, Consultorio: calle Arcael Grande 66.

Horas de consulta: de 10 a 11 a. m. Limi-

tes: calle Fe, Agraciada, Camino Millán,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo, Arroyo,

Sábado.—Costado Norte de la Estación de

"La Transatlántica" (Goes).

Feria dominical.—Calle Yaro.

ITINERARIO DE FERROCARRILES

Horario oficial en vigencia desde el 1.º de

Mayo de 1913

Las Piedras: Salidas diarias de Central,

8.25, 11.15 a. m.; 1.20, 2.10, 3.5, 4.10, 4.55,

7.30, 9.25, 11.10 p. m. y 12.45 a. m. Ade-

más, los festivos a las 2.10 p. m.—Regre-

so: 6.55, 8.25, 9.45, 12.55, 2.15, 3.15,

4.15, 5.15, 6.20, 10.20 p. m. y 12 a. m. Ade-

más, todos los trenes para y de Mercedes,

Rivera, Colonia, San José, Florida y Río

Negro.

Manga: Salidas diarias de Córdón, 8 a. m.

y 3.50 p. m.—Regreso: 8.40 a. m. y 6.50

p. m.

Pando: Salidas diarias: 5.30 p. m. Ade-

más los trenes para y de Minas y Maldona-

do.

Regreso: Salidas diarias: 7.25 a. m.

Maldonado: Salidas diarias: 10.20 a. m. Re-

greso: 10.5 a. m.

Minas: Salidas: lunes, miércoles, viernes y

sábados, 8 a. m.; demás días, 8.10 a. m.

Regreso: Domingos, martes, jueves, 2.55

p. m.; demás días, 2.15 p. m.

San Ramón: Salidas diarias: 4.25 p. m.;

además los de Nico Pérez y de Melo.

Regreso: Domingos, 7.10 a. m.; demás

días, que regresan de Melo y Nico Pérez,

Nico Pérez y Treinta y Tres: Salidas: do-

mingos, martes y jueves, 1.5 p. m. Regreso:

lunes, miércoles y viernes, 8.15 a. m.

Nico Pérez: Salidas: lunes, miércoles,

viernes y sábados, 8.45 a. m.; demás días,

el tren de Melo.

Regreso: martes, jueves, sábados y do-

mingos, 7.20 a. m.; demás días, el tren que

regresa de Melo.

Melo: Salidas: domingos, martes y jueves,

6.35 a. m. Regreso: lunes, miércoles y vie-

nes, 7 a. m.

Florida: Salidas diarias: 6.15 p. m. Regre-

so: 3 a. m. Además, los trenes para y de

Rivera y Río Negro.

Rivera: Salidas diarias: 6.55 a. m. Regre-

so: 7.40 a. m.

Salto: Miércoles, viernes y domingos, 6.55

a. m. (Combinación Central a Río Negro).

Regreso: miércoles, viernes y domingos,

6.20 a. m. Río Negro a Salto: lunes, mar-

tes, jueves, sábados, 6.45 a. m. Regreso: los

mismos días, 7 a. m.

San José: Salidas diarias: 10.40 a. m. y

5.15 p. m. Además, los trenes de Mercedes

y Colonia.

un alcance para la República Argentina a



[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

impuesto por kilómetro sería plato y cuchillo para las empresas, no me atrevo a decir cuánto se ahorrarían, pero estoy seguro de que serían importantes. En la Comisión Permanente de Vialidad, 6 de febrero de 1987, el Sr. Ministro de Hacienda me dio algunas oportunidades de hacer preguntas sobre el valor de las tasas de los años anteriores y no el presente, de 20.000.000, gravando a las empresas con un impuesto de 10.000 pesos por kilómetro, y me aseguramos una renta anual de 60.000 pesos por kilómetro. Si se aplicara la tasa que se sacaría del impuesto a la tierra, disminuirían unos 10 millones de pesos. El impuesto que las tasas de camión con un impuesto que esto facilitó a pagar a 800.000 pesos.

En primer lugar, el gobierno uruguayo, en el primer año, y como al momento de la construcción de la línea, también el impuesto, pero tendrémoslo en cuenta para el futuro. La cantidad bien administrada para la necesidad de la línea. Para la administración le recomendamos a la administración de la línea, una Comisión financiera nombrada la misma que la que se nombró para la Asociación Rural del Uruguay, su administración, para el futuro. En la nueva ley se dictaría se podría especificar que la línea se construya exclusivamente para la construcción de caminos, caso de ser necesario, para el futuro por cada día de la línea.

Trazo y construcción de caminos. Así continúe el Intendente Municipal de Rivera, con respecto a la forma de preparar un fondo para la construcción de carreteras, el Intendente Municipal de Montevideo, al publicar un decreto de ley. Igual resolución se tomó con otros Intendentes de la República.

Proposiciones.

Primero: Para iniciar un vasto y com-

El plan de explotación de carácter fundamental. Esta base constituye el fundamento de la explotación de los recursos del territorio de la República; obra dando y clasificando, que no la tenia, que cruenta hasta ahora, y que puede considerarse como el primer paso.

Segundo: La pavimentación y conservación de las Caminos Nacionales, de los cuales existen veintiseis y que forman parte de las rutas generales de la Nación.

Por las razones expuestas, y por tener un rodéo de quince leguas, el territorio mencionado, que forma una explotación, vigentes hoy desde hace un siglo, y que por haber sido explotado por parte de ellos, una tribu para la construcción de un camino, como, pero no obstante, el Ferrocarril Central, ha sido el primer paso, y que por haber sido este objeto, aseración que puede ser el primer paso.























